Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/1303

06. 12. 77

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Narjes, Dr. Dollinger, Strauß, Dr. Müller-Hermann, Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd), Dr. Freiherr Spies von Büllesheim, Schmidhuber, Tillmann, Dr. Luda, Lemmrich und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 8/1178 –

Unterschiedliche Belastung der Importe von Flugzeugen und Flugzeugteilen in den USA und der EG

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft hat mit Schreiben vom 5. Dezember 1977 namens der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

1. Welchen Zollsätzen unterliegt derzeit die Einfuhr von Flugzeugen und Flugzeugteilen in den USA?

Luftfahrzeuge und ihre Teile unterliegen in den USA Einfuhrzöllen von 4 v. H. oder 5 v. H. des fob-Wertes.

2. In welcher Höhe werden von den EG-Mitgliedsländern Zölle bei der Einfuhr von Flugzeugen und Flugzeugteilen aus den USA tatsächlich erhoben?

Die Europäischen Gemeinschaften erheben

— für Luftfahrzeuge bis 15 t Leergewicht Zölle zwischen 5 v. H. und 15 v. H. des cif-Wertes, je nach Gewicht

— für Luftfahrzeugteile Zölle zwischen 4 v. H. und 7,5 v. H. des cif-Wertes.

Die Zollfreiheit für Flugzeuge über 15 t Leergewicht ist befristet.

Für die meisten Teile zum Bau und zur Wartung von Luftfahrzeugen bestehen Zollbefreiungen oder -vergünstigungen, von denen einige befristet sind.

Druck: Thenée Druck KG, 53 Bonn, Tel.: (02221) 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 53 Bonn-Bad Godesberg 1, Postfach 821, Goethestr. 56, Tel. (02221) 36 35 51

Einzelheiten ergeben sich aus dem Gemeinsamen Zolltarifs der EG, abgedruckt im Amtsblatt der EG L 314 vom 15. November 1976 und der Verordnung (EWG) Nr. 2721 vom 25. Oktober 1976, abgedruckt im Amtsblatt der EG Nr. L 313 vom 15. November 1976.

3. Sind der Bundesregierung nichttarifäre Handelshemmnisse bekannt, welche die Einfuhr von Flugzeugen und Flugzeugteilen aus der EG in die USA erschweren?

Die Einfuhr von Flugzeugen und Flugzeugteilen in die USA kann erschwert werden durch den „Buy-American-Act of 1933", der das öffentliche Beschaffungswesen auf Bundesebene regelt. Danach kann bei Ausschreibungen inländischen Geboten der Zuschlag erteilt werden, wenn sie

— 6 v. H. über dem niedrigsten ausländischen Gebot liegen und

— (in Notstandsgebieten) 12 v. H. über dem niedrigsten ausländischen Gebot liegen. Gleiches gilt bei der Vergabe an Mittel- und Kleinbetriebe.

Für öffentliche Aufträge im Verteidigungsbereich gelten Präferenzspannen bis zu 50 v. H.; für bestimmte Metalle (z. B. Titan) kann die Einfuhr verboten werden.

a) Gibt es insbesondere Hinweise dafür, daß bei öffentlichen Ausschreibungen in den USA z. B. auf dem Wege über verschärfte Umweltschutzbestimmungen für importierte Flugzeuge oder nach der Buy-American-Act nichttarifäre Handelshemmnisse aufgebaut werden?

Ein vom Abgeordneten Anderson im Repräsentantenhaus eingebrachter Gesetzentwurf (Anderson Bill) sah vor, über einen Zuschlag auf die Flugscheine von Luftverkehrsgesellschaften mit lautem Fluggerät ein Sondervermögen zur Subventionierung des Austausches von Triebwerken oder der Neuanschaffung von Flugzeugen zu bilden. Die Subventionierung der Anschaffung von Flugzeugen aus diesem Fonds sollte nur für Flugzeuge gelten, die zu mehr als 50 v. H. in den USA hergestellt werden (Buy-American-Effekt).

Auf Intervention der EG-Kommission und der betroffenen Mitgliedstaaten, darunter auch die Bundesrepublik Deutschland, ist diese Buy-American-Bestimmung zunächst ersatzlos gestrichen worden. Die allgemeinen Beratungen dort sind aber noch nicht abgeschlossen.

Darüber hinaus liegen der Bundesregierung z. Z. keine Hinweise vor, daß in den USA bei öffentlichen Ausschreibungen für Flugzeuge spezielle nichttarifäre Handelshemmnisse aufgebaut werden, die über die oben aufgeführten allgemeinen Hemmnisse hinausgehen.

b) Welche speziellen Erfahrungen liegen über eine Behinderung bzw. Erschwernis des amerikanischen Imports von Flugzeugen aus der EG (z. B. Comet, Caravelle, Concorde, Airbus, VFW 61) durch nichttarifäre Handelshemmnisse vor?

Im Zusammenhang mit der Angebotsabgabe für die Ausschreibung der US-Coast Guard, für die auch die Buy-American-Bestimmungen galten, zeigte sich bei der von der deutschen Industrie angebotenen VFW 614, daß sie den technischen Angebotsbedingungen, auch nach deren Umstellung, uneingeschränkt entsprach, daß sie aber in preislicher Hinsicht erheblich über dem günstigsten Gebot lag. Der Zuschlag wurde diesem Gebot, einem ausländischen Produkt, erteilt.

Für den Airbus liegen bisher keine speziellen Erfahrungen vor. Flugzeuge vom Typ Comet und Concorde sind nicht nach den USA exportiert worden. Die Caravelle dagegen wurde nach USA ausgeführt, allerdings nur in geringen Stückzahlen. Schwierigkeiten bei der Einfuhr sind hier nicht bekannt geworden.

Es bestehen zwei Gesetzentwürfe (Air Transportation Regulation Bill 1977 und Air Service Improvement Bill 1977) zur Förderung des Luftverkehrs zu kleineren Städten und Gemeinden, die Zuschüsse für bestimmtes Fluggerät mit spezifiziertem Höchstgewicht und nach oben begrenzter Sitzplatzzahl vorsehen. Durch die Wahl der Obergrenzen könnten sich Erschwernisse für europäische Flugzeuge ergeben.

Da die Beratungen zu beiden Gesetzentwürfen sich noch in einem frühen Stadium befinden und das Reformvorhaben in den USA insgesamt sehr umstritten ist, hat sich die Bundesregierung bisher darauf beschränkt, die Entwicklung aufmerksam zu verfolgen.

4. In welchem Umfang wurden in den letzten 20 Jahren Flugzeuge und Flugzeugteile aus den EG-Mitgliedsländern in die USA verkauft, und welchen Anteil haben diese Importe aus der Bundesrepublik und den anderen EG-Mitgliedsländern am Gesamtimport der USA und am amerikanischen Import aus diesen Ländern?

Zeitraum 1957 bis 1976:

1. Exporte ziviler Luftfahrzeuge und -teile in die USA
   — aus der EG 2 582 Mio US-Dollar
   — aus der Bundesrepublik Deutschland 155 Mio US-Dollar

2. Gesamteinfuhren der USA
   — aus aller Welt 798 694 Mio US-Dollar
   — aus den EG-Mitgliedstaaten 160 018 Mio US-Dollar.

3. Der Anteil der Einfuhr von zivilen Luftfahrzeugen und -teilen aus der EG an der Gesamteinfuhr der USA aus aller Welt betrug durchschnittlich 0,32 v. H.
   für die Bundesrepublik Deutschland 0,01 v. H.

4. Der Anteil der Einfuhren von zivilen Luftfahrzeugen und -teilen der USA aus den EG-Mitgliedstaaten an deren Gesamtlieferungen betrug 1,61 v. H.
   für die Bundesrepublik Deutschland 0,09 v. H.

5. Die als Anlage 1 beigefügte Aufstellung enthält einen ausführlichen Überblick über die Entwicklung der Einfuhren der USA in den Jahren 1957 bis 1976.

5. In welchem Umfang haben die USA Flugzeuge und Flugzeugteile in den letzten 20 Jahren an die Bundesrepublik verkauft, und wie hoch ist dieser Anteil am deutschen Gesamtimport und am Import aus den USA?

Zeitraum 1957 bis 1976:

1. Einfuhr der Bundesrepublik Deutschland von zivilen Luftfahrzeugen und -teilen aus den USA 10 109 Mio DM.

2. Gesamteinfuhren der Bundesrepublik Deutschland
   — aus aller Welt 1 828 800 Mio DM
   — aus den USA 188 801 Mio DM.

3. Anteil der zivilen Luftfahrzeuge und -teile aus den USA an der Gesamteinfuhr der Bundesrepublik Deutschland:
   durchschnittlich 0,6 v. H.

4. Anteil der zivilen Luftfahrzeuge und -teile aus den USA an den Gesamteinfuhren der Bundesrepublik Deutschland aus diesem Land:
   durchschnittlich 5,4 v. H.

5. Die als Anlage 2 beigefügte Aufstellung enthält einen ausführlichen Überblick über die Entwicklung der Einfuhr der Bundesrepublik Deutschland in den Jahren 1957 bis 1976.

6. Hält die Bundesregierung angesichts der Höhe dieses Anteils der deutschen Importe von Flugzeugen und Flugzeugteilen in die USA und des sich daraus ergebenden Marktanteils einen Zollschutz der USA für diesen Güterbereich gerechtfertigt?

Die USA sind frei in der Gestaltung ihrer Zollpolitik, soweit sie ihre internationalen Verpflichtungen, insbesondere das Allgemeine Zoll- und Handelsabkommen (GATT), einhalten.

Angesichts der dominierenden Stellung der Luftfahrtindustrie der USA könnte jedoch auch ein niedrigerer Zollschutz als ausreichend angesehen werden.

7. Was beabsichtigt die Bundesregierung gegen die ungleiche Belastung der Importe von Flugzeugen und Flugzeugteilen in die EG und die USA unter Hinweis auf den Grundsatz der Gegenseitigkeit zu unternehmen?

Die Gemeinschaft ist übereingekommen, in den GATT-Verhandlungen der sogenannten Tokio-Runde eine Beseitigung der ungleichen Zollbelastung bei Einfuhren von Flugzeugen mit einem Leergewicht von mehr als 15 t sowie bestimmten Flugzeugteilen in den EG und den USA anzustreben mit dem Ziel der gegenseitig vereinbarten Zollfreiheit.

Die Bundesregierung tritt für die Ausweitung einer solchen Vereinbarung auf sämtliches Luftfahrtmaterial, d. h. alle Luftfahrzeuge und alle Waren zu ihrem Bau und ihrer Wartung ein.

8. Was beabsichtigen die Bundesregierung und die EG gegen die nichttarifären Handelshemmnisse zu unternehmen, die den Import von europäischen Flugzeugen und Flugzeugteilen in die USA behindern?

   Was ist in dieser Hinsicht zur Vorbereitung der sogenannten Tokio-Runde geschehen?

Im Rahmen der Abwicklung des Airbusgeschäftes mit Eastern Airlines ist es zu einer engen Zusammenarbeit zwischen der europäischen Industrie, deren US-Beratern und -Vertretern sowie der Bundesregierung gekommen. Die Regierungen der anderen am Airbusprogramm beteiligten Länder – vor allem Frankreich – nehmen an dieser Zusammenarbeit aktiv teil.

Die Bestrebungen der Bundesregierung und der EG um die Beseitigung nichttarifärer Handelshemmnisse sind darauf konzentriert, in den multilateralen Handelsverhandlungen der Tokio-Runde Fortschritte in Richtung möglichst weltoffener Lösungen zu erreichen. Die EG hat das öffentliche Auftragswesen der USA dem GATT als nichttarifäres Handelshemmnis notifiziert. Die noch nicht abgeschlossenen GATT-Verhandlungen über die Regierungskäufe zielen auf einen internationalen Verhaltenskodex, der zu einer größeren Transparenz des Vergabewesens beitragen und den Wettbewerb zwischen in- und ausländischen Anbietern verbessern soll.

Anlage 1

Einfuhren von zivilen Luftfahrzeugen und -teilen in die USA aus der Bundesrepublik Deutschland und den EG
(Werte in Mio US $ auf fob- bzw. f.a.s.-Basis)

Jahr	Hubschrauber		bis 4500 kg		Flugzeuge von 4 500 kg bis 15 000 kg		über 15 000 kg		Motoren und Triebwerke		Sonstige Teile von Flugzeugen	
	D *)	EG **)	D	EG	D	EG	D	EG	D	EG	D	EG
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1957			Luftfahrzeuge für maschinellen Antrieb				= 0,06	7,7	–	1,1	0,06	5,5
1958	keine		„	„	„	„	= –	25,2	–	5,2	0,04	10,3
1959	statistische		„	„	„	„	= –	7,9	–	7,2	0,2	15,7
1960	Unter-		„	„	„	„	= –	1,9	0,05	7,9	0,06	18,6
1961	teilung		„	„	„	„	= –	16,9	0,03	15,3	0,05	25,7
1962			„	„	„	„	= 0,01	59,6	0,07	9,7	0,1	21,2
1963	–	–	0,007	0,007	–	0,02	–	0,01	0,06	0,6	0,07	15,3
1964	–	–	0,02	0,07	–	0,9	–	0,4	0,2	4,1	1,2	12,6
1965	–	–	–	5,9	–	10,7	–	36,9	–	12,3	0,2	15,5
1966	–	–	0,01	14	–	33	–	94,4	0,01	20,7	0,1	15,7
1967	–	0,3	–	3,7	–	30,1	–	8,5	0,03	21,4	1,1	31,7
1968	–	–	0,09	3,6	0,7	28,9	–	10,6	0,04	22,2	3,3	48,7
1969	–	0,2	0,8	4,8	0,7	40,6	0,5	11,8	0,02	16,9	3	46,6
1970	–	4,8	0,02	0,08	0,8	22	0,2	6,9	–	15,7	4,6	43,6
1971	–	4,5	0,7	1	–	25,5	–	0,08	0,4	13,3	3	57,8
1972	1,1	1,8	0,04	2,1	–	24,7	–	3,7	0,07	123	2,8	66,9
1973	4,8	8	–	0,3	0,8	19,1	–	12,9	0,02	183,1	14,5	89,3
1974	3,7	8	–	22,8	–	20,9	–	5,6	0,2	201,7	46,2	121
1975	–	6,9	–	26,3	0,4	15,7	–	1,9	0,07	169,3	38,2	118,1
1976	–	7,5	–	16,3	–	22,6	–	7,8	–	74,9	19,5	118,7

Luftfahrtmaterial insgesamt Summe Spalten 2, 4, 6, 8, 10, 12	Gesamteinfuhren aller Waren aus	Gesamteinfuhren Anteil Spalte 14 von Spalte 15 in	Luftfahrtmaterial insgesamt Summe Spalten 3, 5, 7, 9, 11, 13	Gesamteinfuhren aller Waren aus	Gesamteinfuhren Anteil Spalte 17 von Spalte 18 in	Gesamteinfuhren der USA an Luftfahrtmaterial	Gesamteinfuhren aller Waren der USA	Anteil Spalte 20 von Spalte 21 in
D	D	v. H.	EG	EG	v. H.			v. H.
14	15	16	17	18	19	20	21	22
0,12	592	0,02	14,3	–	–	52,6	12 921	0,4
0,04	628	0	40,7	2 600	1,6	78,6	12 734	0,6
0,2	921	0,02	30,8	3 700	0,8	68,1	14 987	0,5
0,1	895	0,01	28,4	3 400	0,8	62,2	14 652	0,4
0,09	851	0,01	100,6	3 300	3	149,7	14 357	1
0,2	961	0,02	47,8	3 600	1,3	129,5	16 249	0,8
0,14	1 003	0,01	15,9	3 800	0,4	82,5	17 014	0,5
1,4	1 173	0,1	18	4 100	0,4	72,5	18 685	0,4
0,2	1 337	0,01	81,3	4 900	1,7	149,2	21 282	0,7
0,12	1 790	0	177,8	6 200	2,9	287,8	25 367	1,1
1,13	1 995	0,05	95,7	6 500	1,5	276,4	26 816	1
4,1	2 721	0,2	114	8 300	1,4	303	32 992	0,9
5	2 603	0,2	120,9	8 299	1,5	273	35 870	0,8
5,6	3 127	0,2	93,1	9 222	1	304,5	39 768	0,8
4,1	3 651	0,11	102,1	10 432	1	330,1	45 546	0,7
4	4 250	0,1	222,2	12 489	1,8	509,2	55 282	0,9
20,1	5 319	0,4	312,7	15 513	2	637,7	68 656	0,9
50,1	6 427	0,8	380	19 205	2	705,1	100 126	0,7
38,7	5 382	0,7	338,2	16 610	2	622 2	96 515	0,6
19,5	5 591	0,3	247,8	17 848	1,4	502,9	128 875	0,4

*) D = Bundesrepublik Deutschland
**) EG = EWG mit neun Mitgliedstaaten

Quellen: – U.S. Imports for Consumption and General Imports (FT 246)
– Overseas Business Reports

Anlage 2

Einfuhren von zivilen Luftfahrzeugen und -teilen aus den USA

in Mio DM

Jahr	Hubschrauber Leergewicht		Flugzeuge Leergewicht			Flugmotoren und -triebwerke	Sonstige Flugzeugteile	Summe Spalten 2–8	Gesamteinfuhren der Bundesrepublik Deutschland aus den USA	Anteil Spalte 9 von 10 %	Gesamteinfuhren der Bundesrepublik Deutschland	Anteil Spalte 9 von 12 v. H.	Bemerkungen
	bis 2000 kg	über 2000 kg	bis 2000 kg	von 2000 kg bis 15 000 kg	über 15 000 kg								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1957	*) Luftfahrzeuge für maschinellen Antrieb = 122,6					9,7	40,3	172,6	5 629,0	3,1	31 700,0	0,5	
1958	*) Luftfahrzeuge für maschinellen Antrieb = 101,2					14,0	43,2	158,4	4 219,0	3,7	31 100,0	0,5	
1959	*) Luftfahrzeuge für maschinellen Antrieb = 46,0					24,8	43,7	114,5	4 576,0	2,5	35 800,0	0,3	
1960	*) Luftfahrzeuge für maschinellen Antrieb = 122,4					32,5	107,6	262,5	5 977,0	4,4	42 700,0	0,6	
1961	*) Luftfahrzeuge für maschinellen Antrieb = 119,1					94,8	83,3	297,2	6 100,0	4,9	44 400,0	0,7	
1962	*) Luftfahrzeuge für maschinellen Antrieb = 89,6					62,7	76,9	229,2	7 033,0	3,3	49 500,0	0,5	
1963	*) Luftfahrzeuge für maschinellen Antrieb = 66,6					40,3	164,6	271,5	7 941,0	3,4	52 300,0	0,5	
1964	0,2	–	8,5	10,4	130,0	31,5	175,5	356,3	8 066,0	4,4	58 800,0	0,6	
1965	0,8	–	8,7	16,3	267,5	36,1	160,4	489,8	9 196,0	5,3	70 400,0	0,7	
1966	0,3	1,4	12,0	22,0	199,5	36,9	131,7	403,8	9 177,0	4,4	72 700,0	0,6	
1967	2,4	21,8	6,8	26,3	316,5	36,7	143,0	553,5	8 556,0	6,5	70 200,0	0,8	
1968	1,8	9,5	10,0	17,6	259,9	37,6	144,2	480,6	8 850,0	5,4	81 200,0	0,6	
1969	1,2	2,5	13,0	25,2	164,6	32,1	23,8	262,4	10 253,0	2,6	98 000,0	0,3	
1970	4,4	–	15,3	27,4	399,2	77,7	198,0	722,0	12 066,0	6,0	109 600,0	0,6	
1971	1,7	7,8	16,0	29,0	434,2	134,2	242,9	865,8	12 420,0	7,0	120 100,0	0,7	
1972	2,4	–	20,7	29,0	309,1	140,6	258,1	759,9	10 765,0	7,1	128 700,0	0,6	
1973	3,3	5,5	22,0	32,1	255,9	204,3	274,6	797,7	12 223,0	6,5	145 400,0	0,5	
1974	1,6	8,9	13,2	36,6	449,5	208,6	264,2	982,6	13 972,0	7,0	179 700,0	0,5	
1975	2,0	0,2	16,4	51,6	452,2	82,6	334,9	939,9	14 226,0	6,6	184 300,0	0,5	
1976	2,5	9,6	22,4	71,9	204,3	215,8	462,3	988,8	17 556,0	5,6	222 200,0	0,4	

*) Aufgliederung nicht möglich